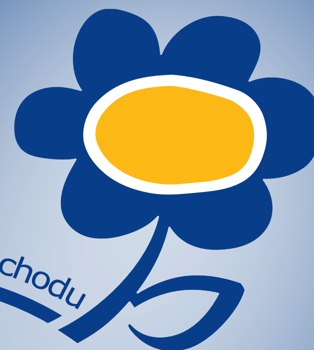
numer 9 (56) - wrzesień 2012

@iztm

miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego



EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

Z KART HISTORII ZTM

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Z ŻYCIA KMKM



WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m.st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadząca:
Magdalena Potocka
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 6 098
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas:
iZTM@ztm.waw.pl

DRODZY CZYTELNICY

Transport miejski stanowi 40 proc. całego transportu drogowego w Unii Europejskiej i jest odpowiedzialny za „produkcję" ¼ dwutlenku węgla emitowanego przez autobusy. W Polsce, co roku w wypadkach samochodowych ginie około 7-8 tysięcy osób. 30 proc. ludności Unii Europejskiej jest narażone na hałas prowadzący do zaburzeń zdrowotnych.

To tylko trzy z licznych powodów, dla których Komisja Europejska od 10 lat organizuje **Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu** (ETZT). Właśnie ETZT jest głównym tematem wrześniowego numeru iZTM.

Postaramy się przybliżyć Państwu idee zrównoważonego transportu oraz rozwiązania stosowane w wybranych krajach Unii Europejskiej. Nie zabraknie także informacji o kampanii przygotowanej z tej okazji przez Zarząd Transportu Miejskiego.

O atrakcjach, planowanych na **XI Dni Transportu Publicznego** – ściśle zresztą powiązane z ETZT – dowiecie się Państwo z rubryki „Z życia KMKM".

Wrześniowe rozważania na temat komunikacji na świecie dotyczą **polityki transportowej Zagłębia Ruhry**. Po lekturze, będziecie Państwo wiedzieli, czym jest spurbus oraz dlaczego wybrane autobusy mają dodatkowe drzwi po lewej stronie.

Na karcie dla ostatniej brygady zamieściłem informację zamiast o kursie na Okęcie, to o zjeździe do zajezdni. Którejś niedzieli na przystanku początkowym zebrał się tłum około 100 działkowców, w nadziei, że wrócą ostatnim kursem o godz. 20.00. Niestety zobaczyli tylko, jak przegubowy autobus przejechał obok przystanku z tabliczką „zjazd do zajezdni". Zakończenie tej historii znajdziecie Państwo we wspomnieniach Włodzimierza Deblessema, związanego zawodowo z Zarządem Transportu Miejskiego od 20 lat.

Nie mogło oczywiście zabraknąć najnowszych informacji dotyczących organizacji warszawskiej komunikacji miejskiej. Z „Aktualności" dowiecie się Państwo m.in., co zmieniło się w stołecznej komunikacji po wakacjach, ile osób skorzystało w tym roku z Warszawskich Linii Turystycznych oraz jak będzie wyglądała komunikacja autobusowa po otwarciu ulicy Marszałkowskiej.

Zachęcamy do lektury!

KOMUNIKACJA PO WAKACJACH



Uczniowie wrócili do szkół a stołeczna komunikacja do rozkładów sprzed przerwy wakacyjnej - metro od 1 września, a tramwaje i autobusy od 3 września. Na warszawskie ulicę wyjechała m.in. nowa linia 318, a trasy zmieniły linie 218, 176 i 114. Po przerwie znów kursują autobusy linii E-4 i E-8.

Linia 218 została podzielona – wpływ na taką decyzję miało nierównomierne wykorzystanie linii na dotychczasowej trasie oraz liczne postulaty mieszkańców. Autobusy linii 218 jeżdżą z pętli Metro Wilanowska do pętli Królikarnia (na trasie: METRO WILANOWSKA – al. Wilanowska – Wołoska – Domaniewska – Postępu – Konstruktorska – Racjonalizacji – Woronicza - Metro Wierzbno – Woronicza – Puławska - KRÓLIKARNIA, powrót:... Puławska – Malczewskiego – Krasickiego – Woronicza...) z częstotliwością co 10-12 minut w szczycie i co 15 minut poza szczytem oraz w weekendy.

Jednocześnie została uruchomiona linia 318, która tylko w dni powszednie kursuje na trasie: SPARTAŃSKA – Woronicza – Metro Wierzbno – Woronicza – Krasickiego – Kazimierzowska – Narbutta – Wiśniowa – Rakowiecka – Metro Pole Mokotowskie – al. Niepodległości – Batorego – Boboli – Rakowiecka – RAKOWIECKA-SANKTUARIUM (powrót: Rakowiecka – Kazimierzowska, zapewniając postulowane przez pasażerów bezpośrednie połączenie Instytutu Reumatologii ze stacją metra. Autobusy jeżdżą w dni powszednie ramowo w godz. 6.00 - 20.00 z częstotliwością co pół godziny.

ZTM spełnił również prośby pasażerów dotyczące skierowania linii 176 na pl. Hallera, dzięki czemu mieszkańcy Choszczówki, Białołęki Dworskiej i os. Marywilska zyskali bezpośrednie połączenie m.in. z Domem Kultury Świt oraz przychodnią przy pl. Hallera. Linia 176 dzięki poprawie warunków ruchu na ul. Marywilskiej i ul. Wysockiego została skierowana na trasę: CHOSZCZÓWKA – ... – Marywilska – Wysockiego – Odrowąża – 11 Listopada – Namysłowska (powrót: Namysłowska – Starzyńskiego) – Szymanowskiego – PL. HALLERA, z pominięciem nadal korkującego się rejonu ronda Starzyńskiego. Autobusy jeżdżą co 20 minut w szczycie i co 30 minut poza szczytem.

Na swoją stałą trasę wróciła również linia 114: BRÓDNO-PODGRODZIE – ... – Sokratesa – Kasprowicza – Metro Młociny – Trasa Mostu Skłodowskiej-Curie – Marymoncka – Pułkowa – ... – MŁOCINY-UKSW.

ZMIANY SZCZEGÓŁOWE

METRO – wprowadzenie powakacyjnego rozkładu jazdy od 1 września br.,

TRAMWAJE – od 3 września br.:
- zmiana rozkładów jazdy linii 1, 3, 6, 9, 10, 17, 23, 24, 25, 26, 33, 40, T
- utrzymanie zawieszenia kursowania linii 14, 18, 35 (do czasu zakończenia remontu torowiska na ul. Marszałkowskiej)
- utrzymanie wydłużenia trasy linii 74 do Banacha (do czasu zakończenia remontu torowiska na ul. Marszałkowskiej),

AUTOBUSY – od 3 września br.:
- przywrócenie kursowania linii 201, 202, 315, 319, E-4, E-8 oraz 304 (trasa objazdowa)
- przywrócenie kursowania wytypowanych brygad linii 114, 162, 211, 411, 521
- przywrócenie podjazdu linii 725 do szkoły w Powsinie
- zmiana rozkładów jazdy linii 105, 109, 110, 114, 131, 136, 139, 141, 168, 171, 172, 174, 176, 180, 181, 185, 186, 189, 191, 193, 199, 208, 209, 218, 311, 500, 504, 507, 522, 523, E-2, E-6, 700, 701, 702, 704, 708, 709, 710, 712, 713, 714, 717, 719, 723, 724, 725, 727, 729, 731, 735, 739, 742
- przywrócenie trasy podstawowej linii 199
- zawieszenie kursowania linii E-6 w szczycie porannym
- zawieszenie kursowania linii 800 w dni powszednie
- zmiana tras linii 114, 176, 218, 304 oraz uruchomienie linii 318.

AUTOBUSY WRACAJĄ NA MARSZAŁKOWSKĄ, ZMIANY NA TARCHOMINIE

10 września br. przywrócony zostanie ruch autobusowy na ul. Marszałkowskiej, między rondem Dmowskiego a ul. Królewską. Na swoje trasy wróci większość linii autobusowych. Tego samego dnia wprowadzone zostaną zmiany w komunikacji autobusowej w zachodniej części Białołęki.



Autobusy dzienne wrócą na zamknięty dla nich odcinek Marszałkowskiej w poniedziałek rano 10 września. Linie nocne pojadą Marszałkowską w nocy z niedzieli na poniedziałek. 10 września przywrócona zostanie, z dwoma wyjątkami, organizacja komunikacji miejskiej, która funkcjonowała przed zamknięciem ul. Marszałkowskiej.

Na obecnej trasie (przez ul. Kredytową, Jasną, Zgoda i Kruczą) pozostanie linia autobusowa **107**. Obecna trasa „się przyjęła", a ponadto przeciw powrotowi na ul. Marszałkowską, przemawia korkujący się w godzinach szczytu skręt z ul. Marszałkowskiej w lewo, w Al. Jerozolimskie. Drugim wyjątkiem będzie pozostawienie na skróconej trasie (do pl. Trzech Krzyży) linii **127** oraz utrzymanie kursowania linii **227**. Linia **127** przed podziałem miała bardzo długą trasę, na której w wielu miejscach tworzyły się korki. Podzielenie jej na dwie linie pozwoliło poprawić regularność kursowania. Prosili również o to pasażerowie, zwłaszcza z Włoch.

Również 10 września wprowadzone zostaną **zmiany w komunikacji autobusowej w zachodniej Białołęce**. Zwiększona zostanie częstotliwość kursowania kilku linii autobusowych. Linia ekspresowa **E-4** będzie kursowała aż dwa razy częściej. Jej częstotliwość wzrośnie z 10 do 5 minut. Częściej będą także kursowały autobusy linii **511.** W godzinach porannego szczytu jej częstotliwość wzrośnie z 6-7 minut do 5. Po południu, zamiast co 10 minut, autobus będzie kursował co 7,5 minuty. Poza szczytem i w święto częstotliwość zwiększy się o 5 minut (20-15 minut). Częściej na przystanki będą podjeżdżały również autobusy linii **509**. W godzinach porannego szczytu częstotliwość linii wzrośnie z 6-7 minut do 5. Autobusy umożliwiające zwiększenie częstotliwości tych linii zostaną „odzyskane" z linii **508**, która zostanie zlikwidowana. Pasażerowie korzystający z tej linii będą mogli pojechać autobusami linii **186**, które zostaną skierowane na trasę prowadzącą prosto ul. Światowida do pętli Nowodwory, lub częściej kursującą linią **511**. Ponadto, na ul. Modlińskiej, dla linii **511** zostaną uruchomione dodatkowe przystanki „na żądanie": Ekspresowa i Płochocińska.

Decyzja o zmianach w tej części Warszawy została podjęta po przeanalizowaniu wyników obserwacji wykorzystania przez pasażerów autobusów po wprowadzeniu zmian związanych z otwarciem mostu Marii Skłodowskiej-Curie oraz po analizie wyników badań ankietowych przeprowadzonych wśród pasażerów linii **508** i **511**. Okazało się, że linią **508** podróżuje obecnie dwukrotnie mniej pasażerów niż przed oddaniem do użytku nowej przeprawy przez Wisłę. W porannym szczycie liczba podróżnych spadła z 1,7 tys. osób na godzinę do 800 osób. Linia przestała pełnić rolę głównej linii dowozowej do metra. Znaczna część jej pasażerów przesiadła się do linii ekspresowych i linii **101** dowożących do stacji metra Młociny a także do linii **511**. Układ komunikacyjny, w obecnej sytuacji finansowej, musi być jak najbardziej racjonalny. Nie ma więc dalszego uzasadnienia dla utrzymywania linii, której znaczenie w układzie komunikacyjnym tak zmalało, a którą można w prosty sposób zastąpić innymi.

Warto również dodać, że w czasie przeprowadzonych na zlecenie ZTM badań ankietowych okazało się, że zdecydowana większość pasażerów linii **511** jest przeciwna skierowaniu jej przez most Marii Skłodowskiej-Curie do stacji metra Młociny. Przeciwko takiemu rozwiązaniu opowiedziało się 66 proc. pasażerów. Uznali oni, że lepszym rozwiązaniem będzie pozostawienie tej linii na trasie przez most Grota-Roweckiego do stacji metra Marymont. Dlatego też linia **511** stanie się podstawową linią dowozową do metra z całej ul. Modlińskiej.

ZMIENIŁY SIĘ ROZKŁADY SKM

Od początku roku szkolnego pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej kursują według zmienionych rozkładów jazdy. Zmiany są związane z kolejnym etapem prac remontowych na liniach kolejowych wychodzących z Warszawy oraz utrzymaniem przez Polskie Linie Kolejowe nocnej przerwy technologicznej na linii średnicowej.

Przerwa technologiczna na podmiejskiej linii średnicowej została wprowadzona początkowo jedynie na okres wakacyjny. Zarządca infrastruktury kolejowej podjął jednak decyzję o jej utrzymaniu również po zakończeniu wakacji.

Ponadto, 15 i 16 września oraz 21 i 22 września, z powodu prac na przejeździe w Międzylesiu będzie wprowadzany zmieniony rozkład jazdy na linii S1. Dodatkowo, od 18 września wprowadzona zostanie korekta w kursowaniu niektórych pociągów na tej linii.

Rozkłady jazdy SKM, wprowadzone 3 września, będą obowiązywały do 15 października.



Od 3 września trasa linii S9 została wydłużona do Dworca Zachodniego (peron ósmy – dawniej Warszawa Wola). Pociągi zatrzymują na przystankach Warszawa Koło i Warszawa Kasprzaka, które cieszą się coraz większą popularnością. Obecnie mieszkańcy Białołęki i powiatu legionowskiego mogli do nich dojechać jedynie pociągami Kolei Mazowieckich.

7-LATKI BEZPŁATNIE TYLKO DO 31 SIERPNIA

Dzieci mogą bezpłatnie podróżować komunikacją miejską od urodzenia do 31 sierpnia w roku kalendarzowym, w którym kończą 7 lat. Rok 2012 jest pierwszym rokiem obowiązywania nowych przepisów.

Zgodnie z obowiązującym systemem ulg, dzieci korzystają z komunikacji miejskiej bez opłat od urodzenia do ukończenia 7. roku życia. Ostatnim dniem obowiązywania ulgi jest 31 sierpnia w roku kalendarzowym, w którym dziecko kończy 7 lat.

Oznacza to, że bez względu na to, czy dziecko urodziło się np. w marcu czy listopadzie 2005 roku, z komunikacji miejskiej może bezpłatnie korzystać do 31 sierpnia 2012 roku.

Dotychczas dzieci podróżowały bezpłatnie komunikacją miejską do czasu objęcia obowiązkiem szkolnym, a dzieci sześcioletnie spełniające obowiązek szkolny nie dłużej niż do końca roku szkolnego, w którym kończyły 7 lat.

BILET DLA DZIECI – ZŁÓŻ WNIOSEK

Rozpoczął się rok szkolny, dlatego warto odwiedzić Punkt Obsługi Pasażerów na węźle komunikacyjnym Młociny lub przy ulicy Żelaznej 61, żeby przedłużyć bądź wyrobić bilety wolnej jazdy dla dzieci z rodzin wielodzietnych. Złożyć wnioski lub przedłużyć uprawnienia można tylko w tych dwóch placówkach.



Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów przysługują dzieciom z rodzin wielodzietnych, gdzie jest czworo lub więcej dzieci, które nie ukończyły jeszcze 20. roku życia, uczą się, stale zamieszkują na terenie Warszawy. W tym celu należy wyrobić dziecku specjalną, imienną kartę z zakodowanym odpowiednim uprawnieniem. Wniosek o jej wydanie mogą złożyć rodzice lub opiekunowie prawni dziecka.

Uprawnienie obowiązuje do końca terminu ważności legitymacji szkolnej lub terminu zameldowania, nie dłużej jednak niż do czasu ukończenia przez dziecko 20. roku życia.

Punkt Obsługi Pasażerów przy ul. Żelaznej jest czynny od poniedziałku do piątku w godz. 7.00-20.00, a na węźle komunikacyjnym przy stacji metra Młociny, od poniedziałku do piątku w godz. 7.00-20.00, a w soboty w godz. 9.30-16.30.

Do wydania nowego biletu wolnej jazdy lub przedłużenia okresu jego obowiązywania niezbędne są następujące dokumenty:

- dowód osobisty jednego z rodziców bądź opiekuna prawnego – do wglądu,
- ważna legitymacja szkolna lub studencka na rok 2012/2013,
- wydane przez urząd dzielnicy poświadczenie o zameldowaniu dzieci na pobyt stały lub czasowy - trwający nie krócej niż 3 miesiące, na terenie m.st. Warszawy wraz z informacją o stopniu pokrewieństwa zameldowanych osób (zaświadczenie ważne jest przez 2 miesiące),
- aktualne zdjęcia dzieci.

REKORDOWY SEZON JUŻ ZA NAMI



Za nami kolejny – już czwarty – sezon Warszawskich Linii Turystycznych. Rekordowy pod względem liczby pasażerów. Z atrakcji przygotowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego skorzystało w tym roku aż 122 328 osób.

Największym zainteresowaniem cieszyły się oczywiście bezpłatne promy kursujące pomiędzy brzegami Wisły na wysokości mostu Poniatowskiego, Podzamcza, Cypla Czerniakowskiego i Nowodworów. Z możliwości przeprawy przez rzekę „Pliszką", „Słonką", „Turkawką" i „Wilgą" skorzystało ponad 101 tys. osób.

Ponad 16 tys. pasażerów zdecydowało się na wycieczkę tramwajem wodnym „Wars", z którego pokładu można było podziwiać panoramę stolicy.

Popularne były również rejsy do Serocka, a bilety wyprzedawano już kilka tygodni wcześniej. Ostatecznie na wycieczkę „Zefirem" po malowniczym Zalewie Zegrzyńskim wybrało się 3,4 tys. osób.

Z konnych wycieczek omnibusem po Starówce w tym sezonie skorzystało natomiast 1,3 tys. osób.

Oprócz ciekawej oferty (statki, promy i omnibus konny) oraz intensywnej kampanii promocyjnej, wpływ na tak dużą frekwencję miała niewątpliwie sprzyjająca aura – od maja do końca sierpnia odwołano jedynie cztery rejsy statkami i dziesięć kursów omnibusu konnego.

W poprzednim sezonie Warszawskie Linie Turystyczne przewiozły 78 110 osób.

WZAJEMNE HONOROWANIE DO KOŃCA ROKU

Honorowanie biletów ZTM i Kolei Mazowieckich w pociągach obsługujących Lotnisko Chopina zostało przedłużone do końca bieżącego roku. Ponadto, od 1 września komunikacją miejską można podróżować na podstawie jednorazowego „Biletu Lotniskowego" KM.

W pociągach KM – kursujących tylko na linii KML – na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Wschodnia, można nadal podróżować na podstawie wszystkich biletów z taryfy ZTM (również biletów jednorazowych i czasowych). Z kolei, w pociągach SKM linii S2 i S3 – na tym samym odcinku trasy, ważne są wszystkie bilety z taryfy KM.

Od 1 września br. zmieniły się zasady aktywacji biletów w pociągach KM linii KML kursujących na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Wschodnia. Każdy podróżny nieposiadający ważnego biletu na przejazd lub posiadający bilet niezalegalizowany / nieaktywowany powinien wejść do pociągu pierwszymi drzwiami (licząc od czoła składu) i zgłosić się do kierownika pociągu w celu nabycia, zalegalizowania lub aktywowania biletu.

Ponadto, od 1 września do 31 grudnia br., komunikacją miejską można podróżować na podstawie jednorazowego „Biletu Lotniskowego". Zakup „Biletu Lotniskowego" umożliwia podróżnym dojazd pociągiem Kolei Mazowieckich z każdej stacji kolejowej w Warszawie do stacji w Modlinie i dalej autobusem z dworca kolejowego w Modlinie do Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa / Modlin. Od 1 września „Bilet Lotniskowy" uprawnia dodatkowo do korzystania ze wszystkich środków komunikacji miejskiej ZTM (autobusy, tramwaje, metro i SKM) na obszarze pierwszej strefy biletowej. Przed wejściem do pojazdu komunikacji miejskiej, podróżny musi trwale i czytelnie wpisać na bilecie godzinę rozpoczęcia czasu jego ważności. „Bilet Lotniskowy" jest ważny przez 60 minut od godziny wskazanej przez pasażera.



PIERWSZE 100 TYSIĘCY ZA NAMI

System wypożyczalni rowerów Veturilo cieszy się coraz większym zainteresowaniem. Od uruchomienia systemu, 1 sierpnia rowery były wypożyczane ponad 100 tysięcy razy.



Dokładna liczba wypożyczeń (dane z 29 sierpnia) to 106 353. Oznacza to, że średnio każdy rower (jest ich ok. tysiąca) był już wypożyczany ok. 100 razy. Liczba zarejestrowanych użytkowników systemu Veturilo przekroczyła zaś 35 tysięcy. Jest ich dokładnie 35 597. Jeśli podzielimy liczbę wypożyczeń przez liczbę użytkowników systemu, okaże się, że każdy z użytkowników wypożyczał już rower średnio ok. 3 razy.

NISZCZĄ NAWET VETURILO

Po pierwszym miesiącu działalności systemu wypożyczalni rowerów Veturilo wartość strat powstałych w wyniku aktów wandalizmu i kradzieży wyniosła prawie 50 tys. zł. Te pieniądze mogłyby być przeznaczone na dalszy rozwój systemu. W zmniejszeniu strat może pomóc każdy pasażer, który widząc akty chuligaństwa poinformuje o tym policję czy Straż Miejską. To dzięki interwencji pasażerów, system Veturilo ma szansę się rozwijać. Przypominamy, że trwa kampania ZTM „Powiadom, nie toleruj".

W Śródmieściu i Wilanowie oraz na Bemowie, Ursynowie i Bielanach jest już 57 stacji Veturilo, a w nich 1024 rowery. Za pół roku zostanie uruchomionych kolejnych 70 stacji. Staną w południowej części Śródmieścia, Ochoty, na Woli, Mokotowie i Pradze. Liczba rowerów do wypożyczenia wzrośnie wówczas do 2124. Niestety, Veturilo zainteresowali się również wandale. W pierwszym miesiącu działania systemu skradziono rowery warte 40 tys. zł. Z pojedynczych elementów najwięcej zniszczono dzwonków (70 zniszczeń) i świateł (20 zniszczeń), koszyków (25 zniszczeń, 15 kradzieży) oraz zapięć szyfrowych. Straty z tego tytułu oszacowano na 5 800 zł. Naprawa zniszczonej stacji przy ul. Miodowej kosztowała 700 zł. Całość strat po miesiącu funkcjonowania Veturilo to wartość 46,5 tys. zł.

Głównym celem kampanii „Powiadom, nie toleruj" jest uwrażliwienie mieszkańców na wszystkie przypadki wandalizmu oraz skłonienie do szybkiego informowania służb o wszelkich zaobserwowanych wykroczeniach i przestępstwach. Zachęcamy pasażerów, by gdy zauważą, że są dewastowane rowery, wybijane okna w pojazdach, niszczone kasowniki, dewastowane fotele, malowane graffiti na szybach, rozbijane wiaty przystankowe – słupki, rozkłady jazdy, szyby i ławeczki zadzwonili pod numer 112 lub 986.



Przez pierwsze sześć miesięcy 2012 roku Zarząd Transportu Miejskiego wydał na usuwanie skutków wandalizmu i chuligaństwa ok. 750 tys. zł.

Organizatorem – czwartej edycji kampanii – jest Zarząd Transportu Miejskiego. Partnerami są Straż Miejska m.st. Warszawy, Komenda Stołeczna Policji, CityInfo, TVP Warszawa i portal naszemiasto.pl.

WARSZAWSKA LINIA EDUKACYJNA
CZAS NA CZWARTĄ EDYCJĘ

Zajęcia edukacyjne w tramwaju, prowadzone w ramach kampanii „Warszawska Linia Edukacyjna" cieszą się olbrzymim zainteresowaniem. 14 września rozpocznie się już czwarta edycja tej niezwykle popularnej akcji, której organizatorami są Zarząd Transportu Miejskiego, Tramwaje Warszawskie, Komenda Stołeczna Policji oraz Warszawska Grupa Wysokościowa S12.



W tym roku szkolnym odbędzie się aż 66 lekcji, w których weźmie udział ponad 2 tysięcy uczniów. Młodzież podczas piątkowych przejażdżek zapozna się m.in. z zasadami bezpiecznego podróżowania komunikacją, konsekwencjami grożącymi za nieprzestrzeganie przepisów obowiązujących w komunikacji miejskiej np. za brak ważnego biletu na przejazd czy niszczenie mienia, pozna tajniki udzielania pierwszej pomocy i nauczy się, jak prawidłowo reagować na zdarzenia zagrażające życiu i zdrowiu człowieka.

Praktyczną część zajęć prowadzą pracownicy nadzoru ruchu TW oraz policjanci z Komendy Stołecznej Policji, natomiast ratownicy z Warszawskiej Grupy Wysokościowej S12 prowadzą zajęcia dotyczące udzielania pierwszej pomocy.

Kampania cieszy się ogromnym zainteresowaniem – w trzech poprzednich edycjach wzięło udział ponad 4 tysięcy dzieci, a do organizatorów nadeszło wiele listów z podziękowaniami od uczniów i nauczycieli.

Każdy uczestnik czwartej edycji Warszawskiej Linii Edukacyjnej otrzyma zestaw ratunkowy do udzielania pierwszej pomocy, pamiątkowy bilet, kamizelki odblaskowe oraz interesujące materiały edukacyjne przygotowane przez ZTM – specjalny folder i plan lekcji z Panem Bilecikiem, podróżującym komunikacja miejską.

Szczegółowe informacje znajdują się na stronie www.warszawskalinia-edukacyjna.pl.





MOVING IN THE RIGHT DIRECTION

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU 2012

DENERWUJĄ NAS ZATŁOCZONE ULICE, NIE LUBIMY HAŁASU, MARTWI NAS ZANIECZYSZCZENIE ŚRODOWISKA I JESTEŚMY ŚWIADOMI ZAGROŻEŃ WYNIKAJĄCYCH Z WYPADKÓW SAMOCHODOWYCH, ALE JEDNOCZEŚNIE NIECHĘTNIE ZMIENIAMY NAWYKI, KTÓRE WPŁYWAJĄ NA TAKI STAN RZECZY. WŁAŚNIE DLATEGO, POPRZEZ EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU, KOMISJA EUROPEJSKA WSPIERA ROZWÓJ TRANSPORTU PUBLICZNEGO I INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ ORAZ ZACHĘCA DO WSPÓŁPRACY NA TYM POLU – WYJAŚNIA UNIJNY KOMISARZ DS. TRANSPORTU SIIM KALLAS. EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU ROZPOCZNIE SIĘ 16 WRZEŚNIA I POTRWA DO 22 WRZEŚNIA. ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO PRZYGOTOWAŁ Z TEJ OKAZJI KAMPANIĘ INFORMACYJNO-PROMOCYJNĄ, PODSUMOWUJĄCĄ DZIAŁANIA PROWADZĄCE DO JAK NAJSZERSZEGO WDROŻENIA STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU W WARSZAWIE.



Duża liczba samochodów na ulicach jest jednoznaczna z trudnościami w szybkim i sprawnym poruszaniu się po mieście. Dodatkowo, niekorzystnie wpływa na rozwój miast oraz zdrowie i jakość życia mieszkańców. Dlatego 10 lat temu podjęto decyzję o zorganizowaniu Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.

MIASTO DLA WSZYSTKICH

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu jest cyklicznym przedsięwzięciem realizowanym przy merytorycznym i finansowym wsparciu Generalnej Dyrekcji ds. Środowiska i Transportu Komisji Europejskiej. Celem projektu jest zachęcenie lokalnych władz do wdrożenia na swoim terenie środków zrównoważonego transportu. Jednocześnie, organizatorzy starają się przekonać mieszkańców dużych miast do zamiany samochodu na inne środki transportu.



W budowaniu strategii zrównoważonego transportu coraz większą rolę odgrywa transport rowerowy

Główna zaleta sprawnie prowadzonej polityki zrównoważonego transportu to przede wszystkim podniesienie jakości życia w mieście. Jest to związane ze zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza oraz redukcją poziomu hałasu. Wprowadzenie środków zrównoważonego transportu to także większa dostępność miasta dla wszystkich grup mieszkańców, wyższy poziom bezpieczeństwa oraz bardziej efektywny transport ludzi i towarów.

TRANSPORTEM PUBLICZNYM, ROWEREM I PIESZO

W 2011 roku, w Europejskim Tygodniu Zrównoważonego Transportu wzięło udział 2268 miast, zamieszkanych łącznie przez 156 milionów mieszkańców.

Działania uczestników projektu skupiają się od pierwszej edycji na rozwoju i promocji transportu publicznego. Od kilku lat, coraz większą rolę odgrywa także transport rowerowy i pieszy. W przypadku transportu publicznego, miasta poświęcają dużo uwagi integracji różnych środków transportu (autobus, tramwaj, metro, pociąg). Istotną rolę odgrywa także wyczerpująca i podana w przystępny sposób informacja na temat funkcjonowania transportu publicznego oraz przystosowanie pojazdów i infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych. Duże znaczenie w popularyzacji transportu publicznego mają także parkingi budowane w ramach systemu Parkuj i Jedź.

Władze europejskich miast do systemu komunikacyjnego coraz chętniej włączają rowery. Wiąże się to często z uruchomieniem wypożyczalni rowerowych i rozbudową infrastruktury rowerowej.

Jednocześnie, coraz powszechniejsze staje się wytyczanie tras dostępnych tylko dla osób niezmotoryzowanych. Dzięki temu rowerzyści i piesi mogą bezpiecznie i szybko poruszać się po mieście.

Zarówno w przypadku transportu rowerowego, jak i pieszego, władze poszczególnych miast przywiązują dużą wagę do promocji ich dobroczynnego wpływu na środowisko naturalne i zdrowie mieszkańców.

KTO JEST ODPOWIEDZIALNY ZA EMISJĘ 25 PROC. CO_2?

Istotnym elementem Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu jest Dzień bez Samochodu, obchodzony 22 września. Można wręcz



Drogowy transport miejski w Unii Europejskiej jest odpowiedzialny za emisję ¼ dwutlenku węgla emitowanego przez autobusy

powiedzieć, że Dzień bez Samochodu dał początek Europejskiemu Tygodniowi Zrównoważonego Transportu. Dzień ustanowiła w 2000 roku ówczesna unijna komisarz ds. środowiska Margaret Wallström. Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami, transport miejski stanowi 40 proc. całego transportu drogowego w Unii Europejskiej i jednocześnie jest odpowiedzialny za „produkcję" ¼ dwutlenku węgla, emitowanego przez autobusy.

W ramach Dnia bez Samochodu, w wielu europejskich miastach ogranicza się ruch samochodów w wybranych dzielnicach. Dodatkowo, w środkach komunikacji miejskiej obowiązują liczne oferty promocyjne, zachęcające mieszkańców do zamiany samochodu na komunikację miejską. Inicjatywa ta jest doskonałą okazją do zaprezentowania miasta w całkiem innym świetle – miasta wolnego od korków!

W JAKI SPOSÓB OBRAĆ WŁAŚCIWY KIERUNEK?

„Moving in the right direction", czyli „Podążając we właściwym kierunku" – to hasło przewodnie tegorocznej edycji Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Podstawową rolą hasła jest zwrócenie uwagi uczestników na odpowiednie opracowanie planów, mających doprowadzić do wdrożenie w jak największej liczbie miast systemu zrównoważonego transportu. Idąc dalej, organizatorzy podkreślają szczególne znaczenie właściwego doboru powiązanych ze sobą narzędzi, które pozwolą tak zorganizować transport, aby jak najpełniej odpowiadał mieszkańcom i przedsiębiorcom działającym w mieście.

Zarząd Transportu Miejskiego tradycyjnie już włączył się w obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. 23 sierpnia rozpoczęła się kampania informacyjno-promocyjna, przygotowana z myślą o osobach, które na co dzień nie korzystają z komunikacji miejskiej. Jej głównym celem jest prezentacja rozwiązania, jakim są parkingi Parkuj i Jedź. W ramach kampanii, Zarząd Transportu Miejskiego przybliża także zasady podróżowania środkami komunikacji miejskiej podczas Dnia bez Samochodu. **W tym roku, po raz pierwszy, korzystanie z komunikacji miejskiej 22 września jest bezpłatne dla wszystkich pasażerów.**

PRAWDA CZY FAŁSZ?

JEST TAKI DZIEŃ W ROKU, KIEDY NIE TRZEBA PŁACIĆ ZA KORZYSTANIE Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. **PRAWDA.** TEN DZIEŃ TO DZIEŃ BEZ SAMOCHODU, PRZYPADAJĄCY 22 WRZEŚNIA. *PARKOWANIE W WARSZAWIE JEST DROGIE.* **FAŁSZ**. KORZYSTAJĄC Z PARKINGÓW PARKUJ I JEDŹ, NA PODSTAWIE BILETU 30-DNIOWEGO, ZA PARKOWANIE I PRZEJAZDY KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ PŁACIMY JEDYNIE OKOŁO 3 ZŁ ZA DOBĘ. BEZPŁATNA KOMUNIKACJA MIEJSKA 22 WRZEŚNIA ORAZ PARKINGI PARKUJ I JEDŹ TO GŁÓWNE TEMATY KAMPANII INFORMACYJNO-PROMOCYJNEJ PRZYGOTOWANEJ PRZEZ ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W RAMACH EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU 2012.

Zarząd Transportu Miejskiego od kilku lat włącza się w obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Tegoroczna kampania informacyjna została przygotowana z myślą o osobach, które nie korzystają na co dzień z komunikacji miejskiej. Wszystkie te osoby będą mogły 22 września bezpłatnie sprawdzić, jak funkcjonuje stołeczna komunikacja miejska. Jednocześnie, z przygotowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego materiałów dowiedzą się, co mogą zyskać parkując samochód na parkingu Parkuj i Jedź.

BEZPŁATNA KOMUNIKACJA MIEJSKA

Podczas Dnia bez Samochodu, przypadającego 22 września, warszawską komunikacją miejską można podróżować bezpłatnie. Mieszkańcy mają do dyspozycji autobusy, tramwaje, metro oraz pociągi.

Ta zasada, na podstawie uchwały nr XXXII/769/2012 Rady m.st. Warszawy z 23 lutego 2012 roku, obowiązuje od tego roku.

Dotychczas, do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską podczas Dnia bez Samochodu uprawnieni byli właściciele lub współwłaściciele samochodów osobowych, którzy mieli przy sobie ważny dowód rejestracyjny.

22 września w komunikacji miejskiej nie trzeba kasować biletów



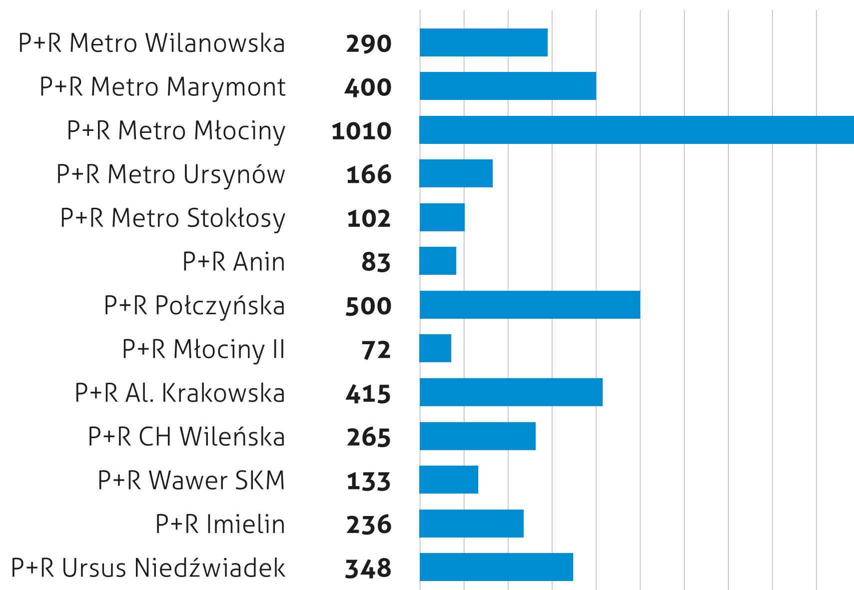
PARKUJ I JEDŹ

Idea parkingów, wybudowanych w systemie Parkuj i Jedź jest prosta. Kierowca zostawia samochód na parkingu i przesiada się do pojazdów komunikacji miejskiej. Dzięki temu unika stania w korkach, a jednocześnie liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta jest mniejsza.

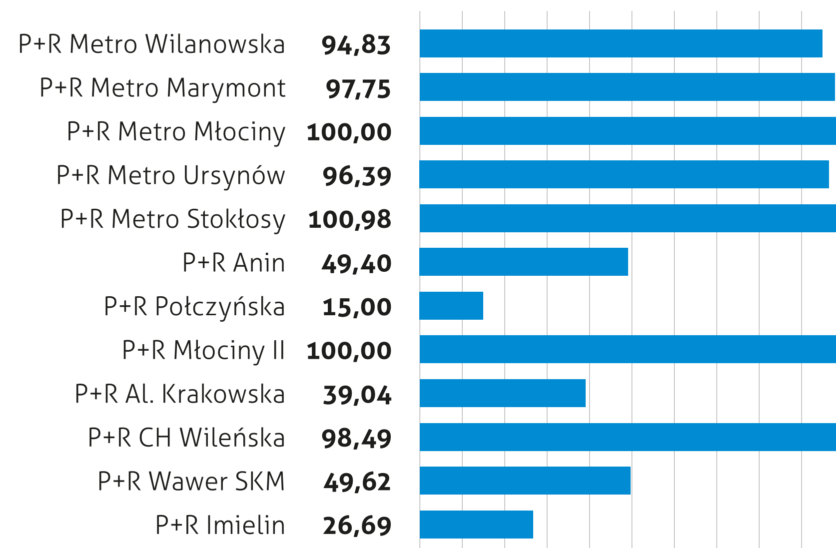
Z parkingów mogą bezpłatnie korzystać osoby, które posiadają bilety ZTM: dobowy, 3-dniowy, 30-dniowy, 90-dniowy oraz bilet seniora. Istotne jest to, żeby bilet był skasowany (aktywny) w momencie wyjazdu z parkingu. Kierowca, który nie ma przy sobie ważnego biletu musi wnieść opłatę parkingową w wysokości 100 zł za jedną dobę parkingową. Parkingi są czynne 7 dni w tygodniu od godziny 4.30 do godziny 2.30.

Obecnie w Warszawie działa 13 parkingów Parkuj i Jedź: P+R Metro Wilanowska, P+R Metro Marymont, P+R Metro Młociny, P+R Metro Ursynów, P+R Metro Stokłosy, P+R Anin, P+R Połczyńska, P+R Młociny II, P+R Al. Krakowska, P+R CH Wileńska, P+R Wawer SKM, P+R Imielin, P+R Ursus Niedźwiadek. Kierowcy mają do dyspozycji ponad 4 tys. miejsc parkingowych.

LICZBA MIEJSC DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH NA PARKINGACH PARKUJ I JEDŹ*



MAKSYMALNE ZAPEŁNIENIE PARKINGÓW PARKUJ I JEDŹ (W PROC.)*



* dane za lipiec 2012 roku

Wszystkie parkingi są zlokalizowane przy węzłach przesiadkowych, na których można przesiąść się do szybkiej i ekologicznej komunikacji szynowej (metro, tramwaj, pociąg).

Największą popularnością cieszą się parkingi zlokalizowane przy stacjach metra Młociny i Stokłosy oraz parking przy Centrum Handlowym Wileńska. Zdarza się, że wykorzystanie tych parkingów przekracza 100 proc., co oznacza, że kierowcy wykorzystują każdą wolną powierzchnię, nawet poza wyznaczonymi miejscami parkingowymi. Co prawda, „Regulamin parkingów działających w systemie Parkuj i Jedź w m.st. Warszawie" zabrania pozostawiania samochodów poza wyznaczonymi miejscami i przewiduje za to karę w wysokości 100 zł, ale jest ona stosowana tylko w wyjątkowych sytuacjach.

22 WRZEŚNIA PARKUJ I JEDŹ BEZPŁATNIE

Miesiąc przed Europejskim Tygodniem Zrównoważonego Transportu rozpoczęła się kampania informacyjno-promocyjna Zarządu Transportu Miejskiego.

Materiały informacyjne o bezpłatnych przejazdach podczas Dnia bez Samochodu oraz zachęcające do korzystania z parkingów Parkuj i Jedź w pierwszej kolejności pojawiły się na burtach tramwajów i tyłach autobusów. Na kilka dni przed Europejskim Tygodniem Zrównoważonego Transportu, kampania zostanie wzmocniona przez bilbordy, zlokalizowane w sąsiedztwie parkingów Parkuj i Jedź, banery umieszczone przy wjeździe do parkingów z zaproszeniem do skorzystania z wolnych miejsc, plakaty wyeksponowane w środkach komunikacji miejskiej oraz ulotki dostępne w Punktach Obsługi Pasażerów.

Partnerami kampanii są: Biuro Ochrony Środowiska, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Tramwaje Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe i AMS.



Parkuj i Jedź!















dla rozwoju Mazowsza

www.ztm.waw.pl Infolinia 24h: 801 044 484







Budowa parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź” (Park&Ride) - II etap.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007 - 2013

Partnerzy:











Historia warszawskich parkingów Parkuj i Jedź sięga 1999 roku. Wówczas Rada m.st. Warszawy przyjęła uchwałę w sprawie ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie systemu parkingów strategicznych Parkuj i Jedź. Samorządy zostały zobowiązane do uwzględnienia w planach miejsc, w których mogłyby powstać parkingi przesiadkowe. Miejsca, w których miały zostać wybudowane parkingi określono w „Planie zagospodarowania m.st. Warszawy”.

W 2002 roku, wraz ze zmianą ustroju Warszawy, dokument przybrał formę „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy”. Wytypowano 30 lokalizacji, w których miały powstać parkingi.

W 2004 roku, realizację przedsięwzięcia powierzono Zarządowi Transportu Miejskiego. Pierwszy parking, zlokalizowany przy stacji metra Marymont, oddano do użytku w 2007 roku. Kolejnym krokiem milowym w realizacji projektu było wybudowanie parkingu na tysiąc aut przy stacji metra Młociny. Pierwsi kierowcy zaparkowali na nim w 2008 roku.

W trakcie realizacji I etapu projektu, rozpoczęto przygotowania do etapu II. Wstępnie wytypowano osiem lokalizacji: Al. Krakowska (oddany do użytku w 2011 roku), Metro Kabaty, Metro Ursynów (oddany do użytku w 2009 roku), Górczewska, Rembertów SKM, Wawer SKM (oddany do użytku w 2012 roku), Falenica SKM i Żerań PKP.

W 2011 roku władze Warszawy uzyskały unijne dofinansowanie do budowy ośmiu parkingów. Dofinansowanie obejmowało obiekty już istniejące (P+R Metro Marymont, P+R Metro Wilanowska, P+R Anin SKM, P+R Metro Ursynów i P+R Al. Krakowska) i ówcześnie budowane (P+R Wawer SKM i P+R Ursus Niedźwiadek).

Parking P+R Metro Imielin



PONAD 40 KM BUSPASÓW

LEPSZE PLANOWANIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO POZWOLI CZERPAĆ KORZYŚCI NIE TYLKO Z ŁATWIEJSZEGO PORUSZANIA SIĘ PO MIEŚCIE, ALE TAKŻE Z CZYSTSZEGO POWIETRZA, OGRANICZENIA EMISJI SPALIN I MNIEJSZEGO NATĘŻENIA HAŁASU. – ZACHĘCA DO WDRAŻANIA NARZĘDZI WYPRACOWANYCH W TRAKCIE 11-LETNIEJ HISTORII EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU KOMISARZ DS. ŚRODOWISKA JANEZ POTOČNIK. PARKINGI PARKUJ I JEDŹ ORAZ BEZPŁATNA KOMUNIKACJA MIEJSKA PODCZAS DNIA BEZ SAMOCHODU TO NIE JEDYNE ROZWIĄZANIA STOSOWANE W WARSZAWIE. UPRZYWILEJOWANA POZYCJA ŚRODKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NA ULICACH, ATRAKCYJNE OFERTY HANDLOWE, DOSTOSOWANIE TABORU DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH, ROZWÓJ ZBIOROWEJ KOMUNIKACJI PODMIEJSKIEJ ORAZ SIEĆ WYPOŻYCZALNI ROWERÓW TO TYLKO NIEKTÓRE NARZĘDZIA ZNANE WARSZAWIAKOM.



W Warszawie wytyczono ponad 40 km buspasów

BUSPASY

Cel wytyczenia buspasów:
skrócenie czasu podróży komunikacją miejską, przede wszystkim w godzinach szczytu komunikacyjnego

LOKALIZACJE PASÓW DLA TRANSPORTU ZBIOROWEGO*

ulica	odcinek	długość [mb]
Al. Jerozolimskie	wiadukt Poniatowskiego – Nowy Świat	1170
Al. Jerozolimskie	Żelazna – pl. Zawiszy	225
al. Niepodległości	Batorego – Trasa Łazienkowska	570
al. Solidarności	Szwedzka – Targowa	850
al. Solidarności	Jagiellońska – pl. Bankowy	2300
al. Solidarności (torowisko tramwajowo-autobusowe)	Orla – Jagiellońska	2550
al. Solidarności	Okopowa – al. Jana Pawła II	940
pl. Bankowy		290
Trasa AK	Żelazowska – Wybrzeże Helskie	1450
Trasa Łazienkowska – jezdnia płd.		5450
Trasa Łazienkowska – jezdnia płn.		5840
Trasa Łazienkowska – jezdnia płd.	Al. Jerozolimskie – Wawelska	550
Belwederska	Grottgera – Dolna	445
Grójecka	Wawelska – pl. Zawiszy	870
Kasprzaka	Brylowska – Towarowa	1250
Marszałkowska	Królewska – Świętokrzyska	300
Marszałkowska	Widok – Świętokrzyska	500
Młynarska (pas tramwajowy)	Obozowa – Wolska	930
Modlińska	Światowida – EC Żerań	3500
Radzymińska	Krynoliny – Szwedzka	2940
Sobieskiego	Gierymskiego – Idzikowskiego	1190
Sobieskiego	Idzikowskiego – Chełmska	1233
Al. Jerozolimskie	pl. Zawiszy – Nowy Świat	1800
Al. Jerozolimskie	Nowy Świat – Żelazna	1500
Górczewska	Powstańców Śląskich – Młynarska	4000



W ramach Wspólnego Biletu, pociągami Kolei Mazowieckich można podróżować na podstawie biletów ZTM

WSPÓLNY BILET ZTM-KM-WKD

- **Cel oferty:**
  umożliwienie mieszkańcom Warszawy i gmin ościennych korzystania ze środków komunikacji miejskiej oraz pociągów Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej na podstawie jednego biletu ZTM
- **Honorowane bilety:**
  dobowe, 3-dniowe, 30-dniowe, 90-dniowe, bilet seniora
- **Zakres terytorialny (pociągi Kolei Mazowieckich)*:**
  obszar ograniczony stacjami: Sulejówek Miłosna, Śródborów, Zalesie Górne, Pruszków, Płochocin, Chotomów, Legionowo Piaski, Zagościniec
- **Zakres terytorialny (pociągi Warszawskiej Kolei Dojazdowej)*:**
  na odcinku W-wa Śródmieście WKD – Opacz

DOSTOSOWANIE TABORU DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Udział w ruchu ulicznym taboru przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych (w proc.)*

	dzień powszedni			sobota	niedziela
	szczyt poranny	międzyszczyt	szczyt południowy		
autobusy	94,33	98,51	94,78	100	100
tramwaje	32,43	43,97	32,34	50,22	50,22
metro	100	100	100	100	100
pociągi SKM	100	100	100	100	100

- Platformy ułatwiające osobom niepełnosprawnym dostanie się do pojazdu
- System zapowiedzi głosowych o trasie i przystankach
- Wyświetlacze elektroniczne z numerem linii i przebiegiem trasy
- Oznaczenie przycisków otwierania drzwi napisami w alfabecie Braille'a
- Kontrastowe oznaczenie drzwi i krawędzi podestów



Wszystkie autobusy wyjeżdżające na ulice Warszawy w weekendy są niskopodłogowe

LINIE PODMIEJSKIE L

- **Cel uruchomienia linii L:** zapewnienie mieszkańcom podwarszawskich miejscowości transportu do stacji kolejowych oraz przystanków miejskich linii autobusowych
- **Bilety obowiązujące w liniach L:** dobowe, 3-dniowe, 30-dniowe, 90-dniowe, bilet seniora (ważne w 1. i 2. strefie) oraz bilety przewoźnika obsługującego linię
- **Gminy obsługiwane przez linie L*:** Lesznowola, Piaseczno, Stare Babice, Wieliszew, Pruszków, Konstancin-Jeziorna, Zielonka, Izabelin, Prażmów



Linia L-6 obsługuje gminę Stare Babice



W ciągu pierwszego miesiąca działania Veturilo, rowery wypożyczono ponad 100 tys. razy

VETURILO WARSZAWSKI ROWER PUBLICZNY:

- **Cel uruchomienia systemu:** zachęcenie mieszkańców Warszawy do włączenia roweru do codziennie używanych środków transportu
- **Dzielnice objęte systemem:** Bielany, Ursynów, Wilanów, Centrum, Bemowo (system Veturilo jest kompatybilny z systemem Bemowobike); planowany dalszy rozwój
- **Liczba osób zarejestrowanych w okresie 16.07. – 29.08.2012 w systemie Veturilo**:** 35 597
- **Liczba wypożyczeni rowerów w okresie 1-29.08.2012**:** 106 353

BIKE & RIDE SIEĆ STOJAKÓW ROWEROWYCH

- **Cel projektu:** zachęcenie mieszkańców Warszawy do włączenia roweru do codziennie używanych środków transportu oraz zapewnienie miejsc parkingowych

PRZYKŁADOWE LOKALIZACJE STOJAKÓW ROWEROWYCH BIKE & RIDE I LICZBA MIEJSC DLA ROWERÓW*

P+R Metro Wilanowska	30
P+R Metro Marymont	28
P+R Metro Młociny	58
P+R Metro Ursynów	60
P+R Metro Stokłosy	12
P+R Anin	60
P+R Połczyńska	20
P+R Al. Krakowska	100
P+R CH Wileńska	5
P+R Wawer SKM	144
P+R Ursus Niedźwiadek	24

* dane za lipiec 2012 roku
** dane z 29 sierpnia 2012 roku

ROWEROWY PCHLI TARG W ZAGRZEBIU

STREFY ZIELENI W MIEJSCU PARKINGÓW, SIŁOWNIE NA ŚWIEŻYM POWIETRZU, ESKORTA ROWEROWA DLA NIEDOŚWIADCZONYCH ROWERZYSTÓW – TO TYLKO TRZY Z LICZNYCH ATRAKCJI, PRZYGOTOWANYCH PRZEZ MIASTA BIORĄCE UDZIAŁ W ZESZŁOROCZNYM EUROPEJSKIM TYGODNIU ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU. W 2011 ROKU, IMPREZĘ ZORGANIZOWANO POD HASŁEM „ALTERNATIVE MOBILITY" („ALTERNATYWNE ŚRODKI TRANSPORTU"). SZCZEGÓLNY NACISK POŁOŻONO NA ZACHĘCENIE MIESZKAŃCÓW MIAST DO ZMIANY PRZYZWYCZAJEŃ, A W SZCZEGÓLNOŚCI ZASTĄPIENIE SAMOCHODU INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU.



Każdego roku, po zakończeniu Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, organizatorzy przygotowują przewodnik dobrych praktyk zaprezentowanych przez uczestników. Szczególną uwagę zwracają na kampanie promocyjne, współpracę władz z lokalnymi działaczami i przedsiębiorstwami oraz narzędzia wykorzystywane do zmiany „transportowych" nawyków mieszkańców. W 2011 roku z uznaniem spotkały się działania m.in. Bolonii (Włochy), Zagrzebia (Chorwacja), Larnaki (Cypr), Skopje (Republika Macedonii), Derry (Irlandia) i Sofii (Bułgaria).

BOLONIA – LAUREAT NAGRODY ETZT 2011

Na czas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu 2011, Bolonia przygotowała wyjątkowy program, na który złożyły się wykłady, warsztaty, wystawy, gry i wycieczki. W ich trakcie, mieszkańcy mogli zapoznać się z zasadami funkcjonowania komunikacji publicznej w mieście.

T-area (część centrum miasta) została przekształcona w strefę dla osób niezmotoryzowanych. O rozrywkę zadbali uliczni wykonawcy, kupcy i sportowcy. W ciągu dwóch dni strefę odwiedziło 60 tys. mieszkańców Bolonii.

Jednocześnie, T-area była miejscem, w którym zaprezentowano działania podjęte przez miasto w ramach rozwoju polityki zrównoważonego transportu. Dużo uwagi poświęcono pojazdom o napędzie elektrycznym oraz alternatywnym źródłom energii. Drugim ważnym tematem był rozwój infrastruktury rowerowej oraz wprowadzenie ograniczeń w ruchu samochodów na wybranych obszarach miasta.

ZAGRZEB – ZINTEGROWANY TRANSPORT MIEJSKI DLA WSZYSTKICH

Władze Zagrzebia, aby dotrzeć z informacjami do jak największego grona odbiorców, zdecydowały się na rozbudowaną kampanię informacyjno-promocyjną. Zorganizowano warsztaty edukacyjne, konferencje i wycieczki. Mieszkańcom udostępniono także siłownię na świeżym powietrzu, targ z ekologicznymi produktami oraz wystawę pojazdów z napędem elektrycznym.

We współpracy z licznymi partnerami zorganizowano Dzień Warstwy Ozonowej, podczas którego promowano transport rowerowy i pieszy.

W SOFII KAŻDA Z OSÓB OBAWIAJĄCYCH SIĘ O SWOJE BEZPIECZEŃSTO NA ULICACH, MOGŁA LICZYĆ NA WSPARCIE ZE STRONY DOŚWIADCZONEGO ROWERZYSTY, KTÓRY UDZIELAŁ WSKAZÓWEK, JAK BEZPIECZNIE PORUSZAĆ SIĘ PO MIEŚCIE.

Organizatorzy otworzyli pchli targ, na którym zarówno osoby regularnie korzystające z rowerów, jak i okazjonalni cykliści mogli kupić, sprzedać albo wymienić rowery, wyposażenie lub części rowerowe. Zorganizowano także kurs jazdy na rowerze trójkołowym, wyprawę nordic walking oraz przejazd rowerów przez centrum miasta.

Miasto pochwaliło się także siecią nowych ścieżek rowerowych oraz wprowadzeniem obszarów, na których kierowców obowiązuje znaczne ograniczenie prędkości.

LARNAKA – DUŻE AMBICJE MAŁEGO MIASTA

Największym sukcesem Larnaki był Dzień bez Samochodu. W specjalnym przejeździe rowerowym „Tour de Scala", zorganizowanym 22 września, wzięło udział 350 rowerzystów. Trasa liczyła 6 km. Najmłodszy rowerzysta miał 4 lata, a najstarszy 81.

Władze Larnaki zdecydowały się także na stałe przekształcenie jednej z ulic, biegnących przez dzielnicę biznesową w deptak, z którego mogą korzystać tylko piesi i rowerzyści.

SKOPJE – ALTERNATYWNE ŚRODKI TRANSPORTU DLA MŁODZIEŻY I ROWERZYSTÓW

Kampania promocyjna władz Skopji była skierowana przede wszystkim do osób młodych. We współpracy z licznymi organizacjami (muzea, ogród zoologiczny, stowarzyszenia) zorganizowano m.in. pokazy filmów na świeżym powietrzu, ogólnodostępne śniadania w strefie, w której wyłączono ruch samochodowy, koncerty oraz zawody sportowe na molo.

Uczestnicy mogli także zapoznać się z najnowszymi inwestycjami. Wypróbowano nową trasę rowerową biegnącą wzdłuż rzeki Vardar, sprawdzono jak podróżuje się ekologicznymi autobusami oraz nową kolejką linową prowadzącą prawie na sam szczyt góry Vodno.

DERRY – ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT NAD RZEKĄ

Centralnym punktem obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Derry była rzeka Foyle. Mieszkańcy posprzątali brzeg rzeki. Z kolei lokalne serwisy rowerowe oferowały bezpłatny przegląd jednośladów. Zorganizowano loterię, której uczestnicy mogli wygrać m.in. bilety na komunikację miejską oraz rowery.

Władze miasta zaprezentowały nowy most, przeznaczony tylko dla pieszych i rowerzystów, łączący nowo wybudowaną promenadę z centrum miasta. Podkreślono także fakt, że w trakcie renowacji ulicy Queen's Quay, przystosowano ją tak, aby była bezpieczna i wygodna dla pieszych i rowerzystów.

SOFIA – SPERSONALIZOWANA MOBILNOŚĆ

W stolicy Bułgarii zeszłoroczny Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu przebiegał pod znakiem eskorty rowerowej. Oferta była skierowana do osób, które zdecydowały się zamienić samochód na rower jako środek transportu do pracy, ale obawiały się o swoje bezpieczeństwo na ulicach. Każda z tych osób mogła liczyć na wsparcie ze strony doświadczonego rowerzysty, który udzielał wskazówek, jak bezpiecznie poruszać się po mieście.

Na czas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, wybrane parkingi przekształcono w strefy zieleni, na terenie których organizowano koncerty. Dodatkowo, prezentowano alternatywne środki transportu, takie jak rowery, wrotki, deski skateboardowe, samochody o napędzie elektrycznym oraz skutery.

Istotnym wydarzeniem była debata „Miasto planowane przez miasto", podczas której każdy mieszkaniec Sofii mógł wyrazić swoje zdanie na temat kierunku rozwoju systemu zrównoważonego transportu.

Z ROZKŁADAMI ZA PAN BRAT



WŁODZIMIERZ DEBLESSEM, CHOĆ W ZARZĄDZIE TRANSPORTU MIEJSKIEGO PRACUJE OD 20 LAT, TO ROZKŁADAMI JAZDY ZAJMUJE SIĘ PONAD ĆWIERĆ WIEKU.

TYLKO RĘCZNA ROBÓTKA

Do Miejskich Zakładów Komunikacyjnych trafił w 1986 roku, do wielkiej sali, w której pracowało ok. 20 osób. Wszyscy zajmowali się konstruowaniem rozkładów jazdy, na wielkich papierowych płachtach.

– To była całkowicie ręczna metoda. Na takiej płachcie znajdowały się rubryki do rozpisania rozkładów jazdy w formie odjazdów z pętli oraz wszelkiego typu obliczenia potrzebne do ułożenia rozkładu, czyli wozokilometry, czas pracy, obliczenia prędkości komunikacyjnej oraz handlowej, godziny wyjazdów, godziny zjazdów w formie tabelarycznej – opowiada Włodzimierz Deblessem.

Wówczas wszystkie informacje o jednej linii znajdowały się na wielkim arkuszu. Została opracowana metoda składania takiej płachty, tak by można ją było zmniejszyć do formatu A4. Obecnie nie ma takiej potrzeby, gdyż informacje o rozkładzie jazdy są umieszczane na kilku mniejszych kartkach.

TRUDNO SIĘ NIE POMYLIĆ

Budowanie rozkładu jazdy zaczynało się od ołówka i gumki, za pomocą których wprowadzano dane na arkuszu. Nie była to robota przyjemna, gdyż nie zawsze był to czas równy – czasem przejazd wynosił 47 minut albo 72 minuty. Bardzo łatwo można było się pomylić „na przelocie" albo godzinie. Gdy pracownik pomylił się „na godzinie" w połowie układania rozkładu jazdy to musiał zaczynać pracę od nowa.

Rozkłady jazdy układało 5-6 osób, natomiast wiele dodatkowych osób zajmowało się dziesiątkami spraw, które obecnie są wykonywane automatycznie. Wówczas ręcznie trzeba było również rozpisywać karty dla kierowców, które obecnie można wydrukować w ciągu kilku sekund. Przykładowo linia trolejbusowa do Piaseczna miała 35 brygad. Rozpisanie jej zajmowało wyjątkowo dużo czasu.

– Niestety pomyłki zdarzały się i przy tych kartach. Sam je przez jakiś czas próbowałem rozpisywać. Wówczas funkcjonowała rekreacyjna linia zielona, która jeździła na działki w Szczakach. Na karcie dla ostatniej brygady zamieściłem informację zamiast o kursie na Okęcie, to o zjeździe do zajezdni. Którejś niedzieli na przystanku początkowym zebrał się tłum ok. 100 działkowiczów, w nadziei że wrócą ostatnim kursem o godz. 20.00. Niestety zobaczyli tylko, jak przegubowy autobus przejechał obok przystanku z tabliczką „zjazd do zajezdni". Kierowca podszedł bardzo skrupulatnie do karty, a pasażerowie musieli iść 4-5 km do najbliższego przystanku PKS – wspomina Włodzimierz Deblessem.

KSERO TO MARZENIE

W tak dużych instytucjach, jak Miejskie Zakłady Komunikacyjne, był tylko jeden mały, prymitywny kserograf, zazwyczaj w sekretariacie dyrektora naczelnego. Nie można było pomniejszać, powiększać odbitek ani wykonywać wielu kopii. Przy układaniu rozkładów jazdy nie korzystano z popularnej wówczas w administracji kalki technicznej a zajezdnie dostawały jeden egzemplarz karty dla kierowców i powielały je we własnym zakresie.

Urządzenia kserograficzne w tamtych czasach praktycznie nie istniały, były tylko nieliczne punkty ksero na terenie miasta. Codziennie były zamówione kursy samochodowe z Senatorskiej na Chomiczówkę, do nowo uruchomionego i najnowocze-

1

NOWE BEMOWO – POWSTAŃCÓW ŚL. – RADIOWA – DYWIZJONU 303 – OBOZOWA – MŁYNARSKA – AL. SOLIDARNOŚCI – OKOPOWA – SŁOMIŃSKIEGO – MOST GDAŃSKI – STARZYŃSKIEGO – 11 LISTOPADA – ODROWĄŻA – BUDOWLANA – REMBIELIŃSKA – ANNOPOL

'z' – kurs tylko do przystanku RONDO BABKA

PRZYSTANEK: NOWE BEMOWO 07

DZIEŃ POWSZEDNI Godz.	Minuty	ŚWIĘTO i SOBOTA Godz.	Minuty
5	00 20 40	5	00 43
6	00 20 40	6	18 53
7	00 20 40	7	23 53
8	00 20 40	8	23 53
9	00 20 40	9	23 53
10	00 10z 20 40	10	23 53
11	00 20 40	11	23 53
12	00 20 40	12	23 53
13	00 20 40	13	23 53
14	00 20 40	14	23 53
15	00 20 40	15	23 53
16	00 20 40	16	23 53
17	00 20 40	17	23 53
18	00 20 40	18	23 53
19	00 20 40	19	23 53
20	00 20 40	20	23
21	00 20 40	21	10 40z
22	00 20 40z	22	10z 40z
23	00z 20z	23	20z

Ważny od 1998-10-05

śniejszego zakładu kserograficznego. Zrobione tam odbitki dostarczano na ul. Pstrowskiego, do pogotowia przystankowego.

– Odbieraliśmy z Chomiczówki ogromne ilości powielonych materiałów. Przykładowo, dla jednej linii tramwajowej składającej się z 40 przystanków, w obu kierunkach robiliśmy 480 odbitek rozkładów jazdy. Wówczas było znacznie więcej linii, za to rzadziej kursujących – opowiada autor wielu rozkładów jazdy.

KOMPUTER, JAK SZAFA GDAŃSKA

Po roku ręcznej pracy, Włodzimierz Deblessem mógł korzystać ze szpulowego komputera na Politechnice Warszawskiej, który był wielkości szafy gdańskiej. - *Komputer wynajmowaliśmy na 3-4 godziny. Koledzy z pracy stworzyli, jak na tamte czasy, porządny program komputerowy, który służył do generowania rozkładów jazdy. Zresztą ten program funkcjonował w ZTM jeszcze do niedawna, dopóki nie zaczęliśmy w pełni korzystać z nowego oprogramowania BusMan* – opowiada.

Program komputerowy drukował rozkłady jazdy na przystanki w formie najbardziej prymitywnej, jaką można sobie wyobrazić – prostą tabelkę z godzinami i cyframi, bez dodatkowych upiększeń i trasówek. W takiej samej formie drukowano karty dla kierowców. Nie było wówczas czasów przyjazdów na każdy przystanek, tylko istniały punkty kontrolne i tylko je wyszczególniano. - *Punkty kontrolne tworzyło się w miejscach o innej skali ruchu. Na jednym odcinku autobus mógł jechać wolniej, bo droga była zniszczona i wyboista, a na drugiej o tej samej długości szybciej, bo np. było mało skrzyżowań, a droga była prosta* – wyjaśnia Włodzimierz Deblessem.

SEKCJA DS. WYCINANIA KART

Obróbką rozkładów jazdy zajmowała się sekcja, którą „pieszczotliwie" nazywano „ds. wycinania kart". Wydrukowane na Politechnice Warszawskiej „surowe" rozkłady w formie tabelarycznej wycinano z kartek formatu A4 i naklejano na specjalne ramki z trasówkami. Na każdy przystanek jednej linii, w obu kierunkach powstawała oddzielna ramka. Program do ich wydruku opracował Tadeusz Roszczypała („Z kart historii ZTM", iZTM nr 2/49). Dzięki tym ramkom rozkład jazdy był wzbogacony o proste elementy graficzne, które czyniły informację pasażerską bardziej przyjazną. Naklejone w ten sposób rozkłady jazdy były kserowane.

Do wykonania czynności, którymi obecnie zajmuje się 10 osób, wówczas potrzebnych było cztery razy więcej. Stworzenie rozkładu jazdy dla jednej linii przy zaangażowaniu kilku osób trwało przynajmniej 3 dni. Jeden pracownik robił rozkład jazdy, drugi na podstawie tego rozkładu jazdy wykonywał obliczenia, trzeci rozpisywał karty dla kierowców (czasem robiły to dwie osoby), jeszcze inna osoba robiła wykaz ekspedycyjny, który zawierał informacje o godzinie przyjazdu autobusu, odjazdu, czy kierowcy należy zapewnić posiłek, jak długi ma odpoczynek. - *Wykazy ekspedycyjne robiono na tekturze, oczywiście ręcznie* – opowiada Włodzimierz Deblessem.

NOWY ROZKŁAD, BO NIE MA LUDZI

Rozkładów jazdy nie zmieniało się tak często jak obecnie, bo praca przy ich tworzeniu była niezwykle uciążliwa. Wpływ na to miał również system remontów, które przeprowadzano głównie w okresie wakacyjnym.

– Wówczas nie było spółek czy prywatnych firm i obowiązywała zasada, że na wakacje wyłączona jest jedna linia tramwajowa i tylko ją remontowano, co roku inną. Wymieniano tory, przystanki. Dlatego rozkład jazdy był zmieniany na wakacje oraz po wakacjach, wraz z rozpoczęciem roku szkolnego – wspomina Włodzimierz Deblessem. *– Raz zdarzyła się sytuacja dziś praktycznie nie do pomyślenia. Nie było ludzi do pracy i musieliśmy zmieniać rozkład jazdy całej sieci tramwajowej, poprzez „rozrzedzenie" kursów. Wówczas w dni świąteczne tramwaje na jednej linii kursowały co pół godziny i trzeba było tak uzgodnić rozkłady jazdy na przystanku, by co 10 minut jakiś tramwaj odjeżdżał z przystanku w każdym kierunku* – dodaje.

Taka operacja musiała być przeprowadzana bardzo szybko, w ciągu trzech tygodni.

RAZ ZDARZYŁA SIĘ SYTUACJA DZIŚ PRAKTYCZNIE NIE DO POMYŚLENIA. NIE BYŁO LUDZI DO PRACY I MUSIELIŚMY ZMIENIAĆ ROZKŁAD JAZDY CAŁEJ SIECI TRAMWAJOWEJ, POPRZEZ „ROZRZEDZENIE" KURSÓW.

100

LINIA ZWYKŁA

PRZYSTANEK: ŁAZIENKI KRÓLEWSKIE 01

DZIEŃ POWSZEDNI Godz.	Minuty	ŚWIĘTO i SOBOTA Godz.	Minuty
10	00	10	00
11	00	11	00
12	00	12	00
13	00	13	00
14	00	14	00
15	00	15	00
16	00	16	00
17	00	17	00
18	00	18	00

Ważny od 2001-04-21

TRASA	PRZYSTANKI
Agrykola	ŁAZIENKI KRÓLEWSKIE
Myśliwiecka	AGRYKOLA
	ROZBRAT
Górnośląska	WIEJSKA
Piękna	PIĘKNA
Al. Ujazdowskie	
Pl. Trzech Krzyży	PL. TRZECH KRZYŻY
Nowy Świat	FOKSAL
	ORDYNACKA
Krakowskie Przedmieście	UNIWERSYTET
	HOTEL BRISTOL
	MIODOWA
Miodowa	
Senatorska	
Nowy Zjazd	
Dobra	DOBRA
	LIPOWA
	ZAJĘCZA
Topiel	TOPIEL
Tamka	POMNIK SYRENY
Most Świętokrzyski	
Wybrzeże Szczecińskie	SOKOLA
	MOST ŚLĄSKO-DĄBROWSKI
Wybrzeże Helskie	
Ratuszowa	ZOO
	RATUSZOWA
Jagiellońska	
Al. Solidarności	PARK PRASKI
Most Śląsko-Dąbrowski	
Al. Solidarności	PL. ZAMKOWY
Kapucyńska	
Miodowa	
Senatorska	
Podwale	PL. ZAMKOWY



KOMUNIKACJA PASAŻERA Z MZK, A W PIERWSZYCH LATACH ISTNIENIA RÓWNIEŻ Z ZTM BYŁA ZNACZNIE UTRUDNIONA. NIE BYŁO FACEBOOKA, STRONY INTERNETOWEJ, INFOLINII. WIELE OSÓB NIE MIAŁO W TAMTYM CZASIE NAWET TELEFONU.

PASAŻER KONTAKTOWAŁ SIĘ LISTOWNIE

Dziś taka zmiana, obejmująca cała sieć nie byłaby możliwa w tak krótkim czasie. Wówczas sekcja rozkładów jazdy mogła znacznie szybciej wprowadzać korekty w rozkładzie jazdy. - *Ograniczała nas jedynie technika, natomiast proces uzgadniania czy decyzyjny był znacznie krótszy. Jeżeli zmiana była uzasadniona, to byliśmy w stanie wprowadzić ją drugiego, maksymalnie trzeciego dnia* – mówi Włodzimierz Deblessem. - *Jeżeli konsultowaliśmy się z dzielnicami, to dotyczyło to zmiany trasy ważnej linii autobusowej, ale nie było konsultacji w zakresie słusznej dla pasażera korekty rozkładu jazdy, np. opóźnienia ostatniego kursu o 5 minut. Obecnie na linii podmiejskiej, która przechodzi przez parę miejscowości bez konsultacji nie można praktycznie nic zrobić.*

Komunikacja pasażera z MZK, a w pierwszych latach istnienia również z ZTM była znacznie utrudniona. Nie było facebooka, strony internetowej, Infolinii. Wiele osób nie miało w tamtym czasie nawet telefonu. - *Pozostawał tylko list, a by go napisać, to trzeba się przyłożyć, pójść na pocztę, odstać w długiej kolejce po znaczek i wysłać listem poleconym, bo poczta gubiła listy. Dlatego listów wpływało niewiele* – opowiada Włodzimierz Deblessem. Jeśli proponowana zmiana była uzasadniona to wprowadzano ją szybko.

Pierwsze komputery pojawiły się w firmie w 1990 roku. Były niewiele większe od obecnych, ale z procesorem na tyle wolnym, że czas obliczeniowy „zegara" trwał 20 minut. - *Zegar to harmonogram wyjść na poszczególne godziny, z informacją, ile autobusów powinno być na mieście po wyjechaniu z konkretnego zakładu. W ten sposób kontrolujemy, ile autobusów ajenta czy MZA jest w ruchu* – wyjaśnia Włodzimierz Deblessem. Obecnie generowanie zegara zajmuje najwyżej kilka sekund.

Przez te wszystkie lata nie zmieniła się zasada zakładania oddzielnych teczek na linie oraz metoda mierzenia czasu przejazdu między przystankami. Najskuteczniejszą jest po prostu wpuszczenie pojazdu do ruchu (tzw. autobusu pomiarowego) i sprawdzenie, jaki jest czas przejazdu między poszczególnymi przystankami w drodze.

SKOK JAKOŚCIOWY

Niewątpliwie jakościowy skok przy układaniu rozkładów jazdy nastąpił po wprowadzeniu programu BusMan, z którego korzysta się od trzech lat. Ma opcje, których wcześniej nie było w innych programach (np. tworzenie brygad wieloliniowych, dzięki czemu efektywniej jest wykorzystywany tabor i czas pracy kierowców). Obecnie nad jednym rozkładem jazdy pracują tylko dwie osoby. Jedna generuje go w formie elektronicznej do bazy danych, a druga zajmuje się częścią papierową.

Czy rozkład jazdy tworzy się tak samo dla wszystkich linii? Jak linia jest skomplikowana, to wymaga więcej pracy, analizy. Przykładem takiej linii była niedawno zmieniona trasa i rozkład 114. Od 3 września kursuje co 5 minut w godzinach szczytu, 10 minut poza szczytem i w dni świąteczne, a wieczorami co 15 minut. Komplikacja jednak nie polega na częstotliwości kursowania, tylko jakie wozy ją obsługują, jeżdżące na różnych odcinkach trasy, zagęszczając rozkład, od różnych przewoźników obsługujących tę linię. W BusManie każda brygada zaznaczona jest innym kolorem, ale kolorów jest tylko 12 i przy wysokiej częstotliwości kolory się pokrywają. - *Jeśli taka linia ma dużo brygad, jeżdżących na ćwierć czy pół trasy, to w naturalny sposób pracę nad taką linią mniej się lubi* – dodaje Włodzimierz Deblessem. - *Wiem, że koledzy mają swoje ulubione linie, ale ja nie mam. Do wszystkich staram się podchodzić jednakowo* - puentuje.

AUTOBUS W KOLEINACH

W POŁOWIE LAT SIEDEMDZIESIĄTYCH UB. WIEKU WŁADZE DYNAMICZNIE ROZWIJAJĄCEJ SIĘ REPUBLIKI FEDERALNEJ NIEMIEC ZACZĘŁY DOSTRZEGAĆ PROBLEMY ZWIĄZANE Z NADMIERNĄ LICZBĄ SAMOCHODÓW W MIASTACH. MOTORYZACYJNY BOOM SPRAWIŁ, ŻE MIMO BUDOWY KOLEJNYCH AUTOSTRAD, NIEMIECKIE MIASTA NIE BYŁY W STANIE SPROSTAĆ CORAZ WIĘKSZEMU NATĘŻENIU TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO. WIELKIM PROBLEMEM STAŁO SIĘ ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA, ZWŁASZCZA W PRZEMYSŁOWYM REJONIE ZAGŁĘBIA RUHRY. NIE BEZ ZNACZENIA STAŁY SIĘ TEŻ ROSNĄCE CENY ROPY NAFTOWEJ. JEDYNĄ SZANSĄ NA POPRAWĘ SYTUACJI STAŁO SIĘ ZAPEWNIENIE SPRAWNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO. W WIELU MIASTACH ZMODERNIZOWANO LINIE TRAMWAJOWE, A ŚRÓDMIEJSKIE ODCINKI TRAS POPROWADZONO BEZKOLIZYJNIE TUNELAMI. CZĘSTO JEDNAK NA TYM NIE POPRZESTAWANO I PRÓBOWANO WDRAŻAĆ INNE PIONIERSKIE ROZWIĄZANIA. JEDNYM Z TAKICH POMYSŁÓW BYŁ TZW. SPURBUS, CZYLI W DOSŁOWNYM TŁUMACZENIU AUTOBUS W KOLEINACH.



Koncepcja *spurbusa* opierała się na wydzielonej z ruchu trasie, zbudowanej ze specjalnych betonowych elementów tworzących swego rodzaju koleiny. Stanowiły one tor jazdy dla autobusów wyposażonych dodatkowo w specjalne boczne rolki. Dzięki nim autobus poruszał się trasą niemal automatycznie, a kierowca nie musiał używać kierownicy. Stąd też angielska nazwa tego wynalazku – *guided bus*. Takie rozwiązanie, poprzez odizolowanie trasy od ruchu indywidualnego, łączyło szybkość i punktualność tramwaju z elastycznością i walorami ekonomicznymi autobusu. Do tego dochodziło mniejsze oddziaływanie na środowisko (redukcja hałasu), możliwość osiągania dużych prędkości, niższe koszty zakupu taboru (produkcja seryjna) oraz niższe koszty utrzymania infrastruktury. Na zastosowanie w praktyce pionierskiej technologii zdecydowały się władze miasta **Essen**, największego z miast Zagłębia Ruhry.

Pierwszy doświadczalny odcinek o długości 1,3 km oddano do użytku w 1980 roku, w miejscu zlikwidowanej linii tramwajowej. Testowano na nim prowadzenie pojazdów w koleinach oraz urządzenia zabezpieczenia ruchu. Kolejna trasa, uruchomiona trzy lata później, początkowo służyła zarówno autobusom, jak i tramwajom. Między betonowymi koleinami ułożono bowiem tor tramwajowy, a nad nimi rozpięto sieć trakcyjną. Ponadto roz-



wieszono na tym odcinku dodatkową sieć trolejbusową i zamontowano doświadczalne rozjazdy dla tramwajów i *spurbusów*. Doświadczenia zdobyte na tej trasie miały posłużyć w przyszłości do wprowadzenia autobusów do śródmiejskiego tunelu tramwajowego.

Trzecią, tym razem całkiem długą, bo 4-kilometrową trasę otwarto w 1986 roku. Linia do dzielnicy Kray poprowadzona została środkiem autostrady. Ze względów bezpieczeństwa nie zrealizowano jednak planowanej sieci trolejbusowej na odcinku autostradowym. Do obsługi nowej linii zakupiono w firmie Mercedes-Benz 18 specjalnych autobusów wyposażonych zarówno w napęd elektryczny, jak i spalinowy (tzw. duobusy). Dzięki temu



mogły poruszać się zarówno po trasach trolejbusowych, jak i autobusowych. Nowe pojazdy miały też jeszcze jedną ciekawostkę - dodatkowe drzwi z lewej strony. Wiązało się to z ostatnim i decydującym etapem rozwoju sieci. W 1991 roku oddano do użytku nowy tunel tramwajowy pod centrum miasta, który umożliwiał poruszanie się w nim również trolejbusów. Dzięki drzwiom z lewej strony możliwe było wsiadanie do nich z peronów wyspowych.

Ciekawa idea integracji różnych rodzajów trakcji w jednym tunelu okazała się w praktyce bardzo kłopotliwa. Trolejbusy w tunelu tramwajowym dezorganizowały pracę tramwajów, notorycznie zdarzały się wypadnięcia pałąków z sieci oraz kłopotliwe w naprawie zerwania przewodów. Zimą problemy sprawiały oblodzone zjazdy do tuneli. Wielogodzinne przestoje komunikacji miejskiej powodowane tymi incydentami zdarzały się nawet kilka razy dziennie. Dlatego po kolejnym takim wydarzeniu mającym miejsce w godzinach porannego szczytu zdecydowano o natychmiastowym wycofaniu trolejbusów z tunelu tramwajowego, co w praktyce oznaczało likwidację trakcji trolejbusowej.

Do dzisiaj wszystkie trzy naziemne trasy esseńskich *spurbusów* są wykorzystywane w ruchu autobusowym. Kursują po nich normalne autobusy z zamontowanymi dodatkowymi rolkami prowadzącymi. Śmiałe plany objęcia trakcją trolejbusową większych połaci miasta nie zostały nigdy wdrożone. Przez wiele lat również żadne inne europejskie miasto nie zdecydowało się na wdrożenie u siebie tego projektu na szerszą skalę. Za to z powodzeniem, w oparciu o tę technologię, funkcjonują trasy autobusowe w Adelajdzie w Australii i w mieście Nagoja w Japonii. Dopiero w ostatnich latach idea szybkich tras autobusowych, będąca tańszą alternatywą dla budowy linii tramwajowych zyskuje zwolenników w wielu krajach, m.in. w Wielkiej Brytanii, Holandii i w Ameryce Południowej. Można więc powiedzieć, że koncepcja wdrożona w **Essen** ćwierć wieku temu wyprzedziła zdecydowanie swoją epokę.

ILE WAŻY KOŁO TRAMWAJU?



W 2011 roku ogórkiem można było dojechać na teren Oddziału Remontu Taboru MZA przy ulicy Włościańskiej

DZIEŃ WSZYSTKICH AUTOBUSIARZY I TRAMWAJARZY, ŚWIĘTO MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ ORAZ OSÓB INTERESUJĄCYCH SIĘ TRANSPORTEM. ZBLIŻAJĄ SIĘ XI DNI TRANSPORTU PUBLICZNEGO W WARSZAWIE!

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie, wspólnie z Zarządem Transportu Miejskiego, stołecznymi przewoźnikami, organizacjami pozarządowymi oraz licznym gronem promotorów transportu zbiorowego już po raz jedenasty zaprasza wszystkich na Dni Transportu Publicznego, które są powiązane z obchodami Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.

O CO W TYM CHODZI?

Większość z nas korzysta z transportu zbiorowego. Do pracy, szkoły, kina, teatru jedziemy autobusem, przesiadamy się do tramwaju czy metra. Jadąc na weekend na działkę wyglądamy przez okna pociągu. Wielu z nas nie myśli wtedy o tym, na jakiej zasadzie działa w mieście komunikacja. Wiadomo, że pojazdy mają gdzieś swoją zajezdnię i tam zjeżdżają. Jednak co się dzieje później?

Dni Transportu Publicznego są właśnie dla osób, które szukają odpowiedzi na pytanie „Co dalej?". W te dni, niedostępne na co dzień place i budynki stoją otworem dla ciekawskich. Na własnej skórze można się przekonać i dowiedzieć, ile waży koło tramwaju, ile litrów paliwa spala autobus, jak działa zwrotnica, czy też jak szybko pojedzie konkretny wóz.

Można także zwiedzić zaplecze techniczne – miejsca, gdzie pojazdy są garażowane, serwisowane i sprzątane. Dni Transportu Publicznego są również idealną okazją do zebrania informacji na temat różnego rodzaju projektów, dotyczących np. planowanych tras tramwajowych, zmian w komunikacji oraz postępów w remontach zabytkowych wozów. To także okazja, aby wcielić się w rolę kierowcy zabytkowego pojazdu, co jest niebywałą atrakcją zarówno dla młodych, jak i starszych pasjonatów.



Wagon tramwajowy typu A, wyprodukowany w 1907 roku



Oznakowanie przystanków wprowadzone tuż po II Wojnie Światowej – stały element „wystroju" warszawskich ulic przez 45 lat

DLACZEGO POPULARYZOWAĆ KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ?

Transport publiczny posiada wiele zalet. Przede wszystkim jest bardziej ekologiczny. Jeden autobus, tramwaj, nie wspominając o pociągu, może przewieźć kilkanaście czy nawet kilkadziesiąt razy więcej osób niż samochód osobowy.

Komunikacja miejska jest wygodna ze względu na priorytety. Ciągle rozrastająca się siatka buspasów pomaga w szybszym przemieszczaniu się.

Warszawa, podobnie jak inne metropolie europejskie, ciągle się rozwija. Nierozerwalnie jest to połączone ze wzrostem liczby ludności. Wyobraźmy sobie, co by się stało, gdyby wszyscy naraz ruszyli do centrum. Nie uniknięto by paraliżu. Dzięki sprawnie funkcjonującej komunikacji, rozwiniętemu systemowi linii, zarówno głównych, jak i dowozowych, można tego uniknąć. Dlatego warto inwestować w transport zbiorowy.

CO BĘDZIE MOŻNA ZOBACZYĆ?

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie, wspólnie ze wszystkimi zaangażowanymi w realizację XI Dni Transportu Publicznego, zaprasza 22 września na dzień miejski DTP, który odbędzie się w dwóch miejscach: na terenie zajezdni tramwajowej „Żoliborz" przy ulicy Zgrupowania „AK Kampinos" oraz na terenie Oddziału Remontu Taboru Miejskich Zakładów Autobusowych przy ulicy Włościańskiej.

Oprócz wystawy taboru liniowego, zarówno współczesnego, jak i historycznego, udostępniony zostanie tabor techniczny. W jednym z naszych zabytkowych autobusów zaprezentujemy „Barwy komunikacji" – niewielką wystawę dotyczącą działalności naszego Stowarzyszenia. Ponadto, tradycyjnie będzie można przejechać się zabytkowymi autobusami.

Osoby interesujące się funkcjonowaniem transportu od strony organizacyjnej, zapraszamy na stoisko Zarządu Transportu Miejskiego.

To i wiele więcej już 22 września!
Do zobaczenia!

Mateusz Kania
Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej


@
iztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego